

Asia: VN/11908/2023

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluelvoite)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot**

Hallituksen esityksellä pannaan täytäntöön uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä annettuun direktiiviin tehdyt muutokset (RED III). Direktiivi koskee liikennemuodoista erityisesti tieliikennettä. RED II:n toimeenpanon yhteydessä vuonna 2021 linjattiin lentoliikenne pois jakeluelvoitteen piiristä. Toimeenpanoa koskevassa hallituksen esityksessä tuolloin todettiin, että lentoliikenteen päästövähennyskeinot ja mahdolliset jakeluelvoitteet tulee arvioida erillisinä toimina tieliikenteen jakeluelvoitteesta.

Tammikuussa 2024 tuli voimaan ns. RefuelEU Aviation -asetus, jossa asetetaan polttoaineen toimittajille velvoite toimittaa kestäviä lentopolttoaineita vuodesta 2025 alkaen vähintään 2 % vuosittain toimitetusta polttoainemäärästä. Velvoite kasvaa asteittain ollen 70 % vuonna 2050 (synteettisten polttoaineiden osuus vähintään 35 %).

RED III:ssa nostettiin energian yleistavoite 42,5 %:iin ja laajennettiin liikenteen tavoitteet tie- ja raideliikenteestä myös meri- ja lentoliikenteeseen. Laskettaessa jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutusta sen mittaamiseksi, täyttääkö se direktiivin mukaiset velvoitteet ja ohjeellisen kehityspolun, lentoliikenteen kuluttaman energian määräksi lasketaan enintään 6,18 % ao. jäsenvaltion energian kokonaisloppukulutuksesta.

Finnairille jää esityksestä epäselväksi direktiivin lentoliikennettä koskevien muutosten vaikutus Suomessa.

Energia- ja ilmastostrategia

Esityksen mukaan Suomen kansallinen tavoite em. RED III:n tavoitteen saavuttamiseksi tullaan määrittämään kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa. Esityksessä todetaan oikein, että erityisesti RFNBO-polttoaineisiin liittyvä tuotantoteknologia on vielä kallista ja kyseiset polttoaineet ovat hintatasoltaan huomattavasti fossiilisia ja myös biopohjaisia polttoaineita kalliimpia. Esityksessä lisäksi todetaan, että ehdotettuun jakeluvelvoitteeseen asetettava RFNBO-polttoaineiden vähimmäisvelvoite antaisi pitkän aikavälin näkymän kyseisten polttoaineiden kotimaiselle kysynnälle ja vahvistaisi sijoittajien näkymiä RFNBO-polttoaineiden tuotannon investointeihin. Finnairin näkemyksen mukaan sijoittajien näkemyksiä ei ainoastaan vahvistaisi esitetty jakeluvelvoite vaan myös lentoliikenteen markkinapohjainen RFNBO-polttoaineiden tarve ja kysyntä.

Kestävät polttoaineet ovat lentoliikenteen päästövähennystiekartan keskiössä. On nähtävissä, että pelkkä RefuelEU Aviation-asetuksen sisältämä toimitusvelvoite ei nykyisellään luo riittävästi investointeja polttoaineen tuotantoon EU:ssa, jotta se mahdollistaisi uusiutuvan polttoaineen riittävän markkinaehtoisen saatavuuden kilpailukykyisillä hinnoilla. Komissiota ja jäsenmaita tarvitaan investointien ohjaamiseen ja insentivointiin toimivan kestävien lentopolttoaineiden markkinan syntymiseksi EU:hun.

Finnair pitääkin välttämättömänä, että kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa tullaan huomioimaan kaikkien liikennemuotojen energiasiirtymätarpeet ja siten luodaan edellytyksiä ja kannustimia kestävien lentopolttoaineiden valmistamiselle myös Suomessa, jotta lentoliikennetoimiala kykenee saavuttamaan sekä sen itselleen asettamat päästövähennystavoitteet että yhteiskunnan odotukset. Vuonna 2022 TEM:in julkaiseman 2035 hiilineutraaliusstrategian 3 % sähköpolttoaineita koskeva tavoite tulee uudistaa ja vahvistaa ja luoda polku tavoitteen toteuttamiseksi myös lentoliikenteen energiasiirtymän tarpeisiin.

## Määritelmät

Kestävyyslaki asettaa yleiset kriteerit biopolttoaineille. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kestävyyslain ja jakeluvelvoitelain RFNBO-polttoaineita koskevaa määritelmää. Finnair ymmärtää, että määritelmä perustuu RED:in sisältämään määritelmään. Lentoliikenteen kestävien polttoaineita määritellään RefuelEU Aviation-asetuksessa. Asetuksen velvoitteet voidaan täyttää kolmen tyyppisellä polttoaineella: synteettisillä lentopolttoaineilla, biopolttoaineilla tai kierrätetyillä hiilipitoisilla lentopolttoaineilla. Synteettiset polttoaineet jaetaan (RED:in mukaisesti) RFNBO-polttoaineisiin ja FNBO-polttoaineisiin, joiden

energiasisältö on johdettu muusta kuin fossiilisesta vähähiilisestä vedystä ja jotka täyttävät elinkaaripäästöjen 70 % vähennyskynnyksen ja menetelmät tällaisten elinkaaripäästöjen vähennysten arvioimiseksi asiaa koskevan unionin oikeuden mukaisesti. Tämä mahdollistaa sen, että polttoaineen valmistamiseen voidaan käyttää mm. ydinenergialla tuotettua sähköä.

Finnairille jää epäselväksi RefueIEU Aviation-asetuksen ja lakien välinen suhde. Finnair pitäisi varsin epäonnistuneena tilannetta, jossa RefueIEU Aviation-asetuksen mukaiset polttoaineet eivät olisi Suomessa hyväksyttävissä syystä, ettei niitä tunnisteta keskeisessä kansallisessa lainsäädännössä. Finnair esittääkin, että jatkovalmisteluissa esitystä selvennetään tältä osin.

**2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?**

**Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?**

-

**3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusveloitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?**

-

**4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta?**

-

Sotaniemi Anna  
Finnair Oyj